



## 国际航空运输协会（IATA）理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克先生致辞

北京媒体圆桌会议

中国北京

2017年2月17日

感谢大家出席今天的媒体见面会。在我的职业生涯中，曾多次访问北京。这次是我首次以国际航空运输协会理事长兼首席执行官的身份，造访这座城市。

在回答大家提出的问题前，请允许我简要介绍一下全球航空业的现状及我们在中国重点关注的项目。

### 航空业现状

我们于去年 12 月发布了最新的航空业盈利预期。在全球范围内，预计航空公司将在今年共获得 298 亿美元的净利润；净利润率为 4.1%，航空公司的投资资本回报率（7.9%）也将连续第三年超过加权平均资本成本率（6.9%）。尽管各大航空公司均处于盈利状态，但仍面临一些风险——全球经济放缓、保护主义壁垒加强以及安全问题等。

### 中国航空业

中国航空业的发展令人瞩目。目前，从旅客数量来看，中国的航空公司和机场已挺进全球十强之列。包括北京新机场等基础设施的投资，将确保机场运力能够满足持续攀升的客运量。国际航协预计，到 2024 年，中国将取代美国，成为全球最大航空客运市场；到 2035 年，中国旅客数量将达到 13 亿人次。

安全方面，从 2016 年上半年和过去五年的平均水平（2011-2015 年）来看，北亚地区的事故率最低（含所有机型）这其中包含中国。我们将在未来几周内公布 2016 年安全运输报告。

### 减少航班延误

在中国，航空公司都在关注航班延误的问题。运力增加之后，空域的容量也必须相应的增加才行。

根据中国民用航空局的数据，去年 1 月份至 11 月份期间，航空公司准点率达到 76.48%，同比提升了 9 个百分点。

我注意到主管单位已采取一些措施来改善这一情况。1 月份，中国新开放了 6 个进出境点供灵活使用，此举将有助于减少航班延误，并提高效率。去年建立了国际航协与空管局联络机制，旨在改善与境外航空公司的协调，提高航班运营的可预测性。

解决航班延误问题，还需要付出更多努力，包括重组航线网络，开展更紧密的民用军事空中交通管制合作，以灵活调整航路，特别是在天气恶劣时。国际航协正不遗余力实现这些目标。

## 采用全球统一标准

航空业的效率建立在全球统一标准的基础上。这些标准与安全管理、航班或货物运输以及旅客出行息息相关。作为一个全球性的组织，国际航协在各成员航空公司的鼎力支持下，致力于制定这些标准。

全球统一的标准同时也帮助中国航空公司在国外开展业务。中国航空公司与合作伙伴共同努力，通过一张订单，将来自中国的旅客安全送往世界各地。与此同时，很多中国的航空公司正在使用新分销能力标准——使他们分销产品的方式更加现代化。最近，民航安保要求发生了一些变化，这将促进旅客一证通关和电子运单的使用，进而改善旅客体验和货运效率。

起降时刻分配也需要采用全球统一的标准。国际航协世界航班时刻指南(WSG)已被国际民航组织视为一个国际标准。航空业务的网络性质决定了全球标准对于这一流程的重要性。当人人都使用同一规则时，才能实现最高效率。只有在目的地取得降落时刻，在中国获得的起飞时刻才有意义。

在这一方面，还有很多工作需要做。目前，国际航协正与民航局合作，优化中国的起降时刻分配流程，使之符合 WSG 的要求。去年在上海和广州机场进行的时刻拍卖不太可能继续推行。然而，一个旨在改善外国航空公司准点率的新规将于今年 7 月实行该规定要求航空公司准点运营 92%的航班。我们正在明确这一新规的细则，包括长途航班是否可能达到 92%的准点率。

## 国际航协在中国

国际航协在中国已走过 23 年。如今，中国大陆地区的 17 家航空公司是国际航协的会员，包括去年新加入的 5 家会员航空公司。

国际航协在中国从刚成立时仅有三名工作人员，到如今成长为拥有 100 多名员工的地区办事处。在国际航协北亚区副总裁张保健先生的卓越领导下，办事处将继续与大家分享我们的全球视角、标准和专业，支持中国航空业的蓬勃发展。